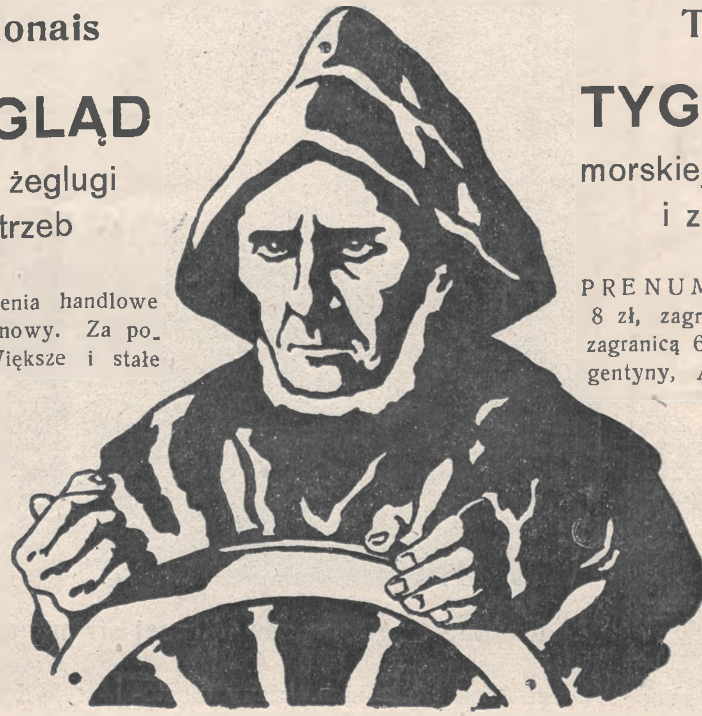
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski“. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego“ wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze“, wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego“.

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 4 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego“ również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 20. **Rok wydania szósty.** | **TCZEW, dnia 31 maja 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 175**

Praca małych statków.

1. Załogi.

Dziwić się należy jak mało u nas zwraca się uwagę na świetne możliwości holowania morskiego w naszych specjalnych warunkach na Bałtyku i jak mało się robi by zaopatrzyć przyszłą wielką flotę holowników i lichtug w załogi polskie o odpowiednich kwalifikacjach, wszechstronnie przygotowane do tej właśnie służby.

Jeśli zważymy, że kwalifikacje w podobnym zakresie potrzebne są na parowcach rybackich, oraz dla statków żeglugi bałtyckiej przyjdziemy w niezbity sposób do wniosku o konieczności kursów względnie szkoły, dającej rocznie do 20 kandydatów, uprawnionych do dyplomów pomocników kapitana małej żeglugi i mechaników na holowniki i parowce w małej żegludze. Naturalnie granice małej żeglugi musiałyby być rozszerzone na morze Północne, bez czego niepodobna byłoby stworzyć jednolitych warunków egzaminacyjnych dla żeglugi holowniczej bałtyckiej, oraz holowniczej poza Bałtyk i żeglugi rybołówczej na Północnem morzu.

Szkolnictwo, kursa, egzaminy są oczywiście tylko uzupełnieniem tej twardej, znakomitej szkoły, jaką daje całoroczna służba na holownikach i lichtugach morskich, oraz parowcach rybackich. Wiele się mówi i zupełnie słusznie o niezastąpionej szkole żeglugi morskiej, jaką stanowi służba na żaglowcach, jednak statki te są już na wymarciu, a najlepszem zastępstwem dla tej służby pod względem wartości dla wyćwiczenia i otrzymania hartu żeglarskiego stanowi w pierwszym rzędzie żegluga rybołówcza pełnego morza i całoroczne holowanie morskie. Małe parowce rybackie wykonywują połowy prawie niezależnie od pogody i gdy większe statki towarowe już się powszechnie ukryły, po paru dniach gwałtownego wiatru, wobec nieopłacającej się i niebezpiecznej żeglugi z ładunkiem po wzburzonem morzu, małe parowce rybackie prowadzą dalej swój połów z zimną krwią, gdyż potrzeby rynku muszą być codziennie zaspakajane. Nawet prawo wojenne przewiduje nietykalność statków rybackich, którym wolno uprawiać swój zawód również w warunkach blokady i w bezpośredniej bliskości działań wojennych. Przy niewielkich rozmiarach tych statków praca na nich jest bodaj najwięcej „morskiem“ zajęciem na kuli ziemskiej, z którem się da porównać tylko służba na latarniach pływających, pozbawiona jednak charakteru żeglugi.

Holowanie morskie niegdyś uchodziło za rzecz wyjątkową i trudną, a ponieważ oparte jest na zastosowaniu silnika, więc jest zdobyczą czasów nowych. Dziś holowanie nawet na olbrzymiej odległości, przez oceany objektów trudnych, nie przeznaczonych dla żeglugi, jak doki pływające krany pływające, lub uszkodzonych statków, jest rzeczą normalną. Holowanie ładownych lichtug na niektórych morzach, zwłaszcza na Północnem i na Bałtyku jest bardzo rozpowszechnione i są widoki, że się rozpowszechni jeszcze więcej. Polska jest szczególnie zainteresowana w tego rodzaju przewozach, gdyż jej własny port ujściowo-rzeczny, Tczew, nie jest jeszcze dostępny dla statków o większem zagłębieniu.

Holowanie lichtug odbywa się również przez cały rok, a statystyka ruchu portów dowodzi, że holowniki z lichtugami morskiemi szukają ukrycia przeciętnie nawet rzadziej, niż inne statki. Tłumaczy się to oczywiście, przezornością kierowników pociągu holowniczego, którzy nie wyruszają w drogę przy nieodpowiednich warunkach atmosferycznych. Nie mniej jednak służba na holowniku i lichtudze morskiej należy do ciężkich i wymaga specjalnego wyrobienia. Ochrona holu od gwałtownych szarpnięć jest trudną sztuką i wymaga współdziałania holownika z załadowaną lichtugą nieraz w nadzwyczaj trudnych warunkach, gdy praca w czołowej części lichtugi może śmiało wytrzymać porównanie z pracą przy burzliwej pogodzie na żaglowcu. Od kapitana holownika lichtug w żegludze morskiej wymaga sama żegluga tyle co od kapitana każdego parowca z podaniem znacznego uwzględnienia przewidywania pogody, znajomości siły prądów i innych warunków w jeszcze większej mierze niż na żaglowcu, gdyż szybkość ruchu jest mała. Przy znacznej fali nie wszystkie kierunki ruchu pociągu holowniczego są możliwe, a w razie rozerwania się pociągu, ryzyko

zupełnej utraty lichtug jest znaczne. Mała ilość wypadków z lichtugami nawet w zimie dowodzi, że holowanie lichtug stało się wybitnie specjalnością odrębną od innych rodzajów żeglugi, dobrze opanowana przez kierownictwo i załogę holowników i lichtug morskich.

(Dokończenie nastąpi).

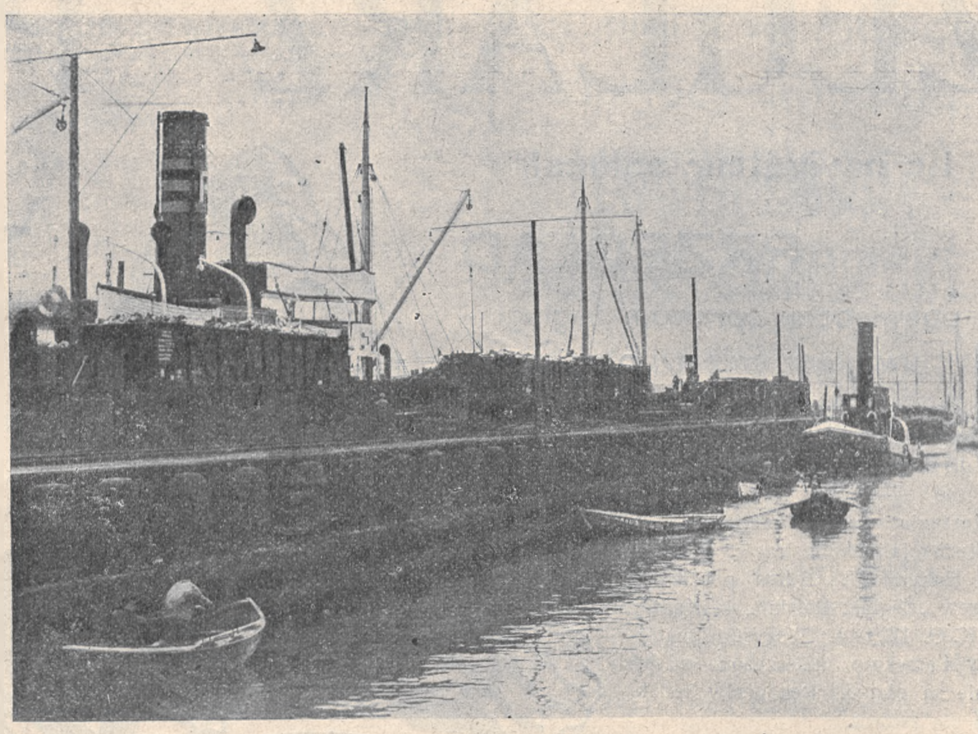
Rotterdam, jego rozwój i stan obecny.

W dobie obecnej Rottedram należy do największych portów na kuli ziemskiej. Nie odrazu jednak dosięgnął tak wysokiego stopnia rozwoju. W ciągu długiego okresu czasu Rotterdam, tak samo jak i Amsterdam, był skromnem rybackiem miasteczkiem. Dopiero w końcu w. XVI i na początku XVII rozpoczyna się w jego porcie słaby ruch, który rozwija się bardzo wolno, gdyż naturalne połączenie jego z morzem — ujście rzeki Maas, posiadając małą głębokość utrudnia wybitnie żeglugę.

W celu ominięcia stale zamulonego ujścia w latach 1827—29 zbudowano 10,5 klm. Voornsche Kanaal, który umożliwił (omijając ujście) wejście do rzeki podczas przypływu dla okrętów o zagłębieniu do 6 mtr. W miarę jednak rozwoju techniki okrętowej, w związku z budową wielkich okrętów o znacznem zagłębieniu, kanał okazał się niewystarczającym i wówczas przystąpiono do budowy kanału większych rozmiarów, biegnącego równolegle do rzeki po jej prawej stronie. W r. 1863 rozpoczęto prace, a już w r. 1872 przeszły przez kanał pierwsze okręty. Po wprowadzeniu wielu ulepszeń w czasie późniejszym doprowadzono go do pewnej doskonałości. Dziś okręty o zanurzeniu do 9,5 metr. wchodzą do kanału nawet podczas niskiej wody i dosięgają Rotterdamu, odległego o 33 klm. od morza, w ciągu 2—3 godzin nie napotykając na drodze żadnych szluz, bez pomocy holownika.

Kanał ten z małego portu stworzył wielki Rotterdam. Gdy w r. 1847 ruch portu wynosił 3043. Okręty morskie o pojemności 1 483 357 m³, to w r. 1896 przez nowy kanał przeszło 12 484 okręty o pojemn. 28 656 744 m³. Obszar ciążenia do portu objął nie tylko dogodnie dlań położone Niemcy, ale cała środkowa i wschodnia Europę. Miasto, które jeszcze na początku w XIX liczyło 53 212 mieszkańców, w r. 1850 — 90 073, w r. 1900 dosięgło 319 866, w chwili zaś obecnej posiada 560 000. W r. 1926 do dn. 1 grudnia ruch portu wynosił 37 278 okrętów o pojemności 150 299 438 mtr³, przyczem ilość towarów importowanych odpowiada ilości eksportowanych.

Aby tak olbrzymią pracę wykonać port posiada rozległe przestrzenie dla ładowania, zaopatrzone w środki przeładunkowe o bardzo wielkiej wydajności. — Wybrzeża dostępnego dla okrętów morskich posiada Rotterdam 28,5 klm. Każde miejsce wybrzeża połączone jest z siecią kolei państwowych. Nabrzeże zaopatrzone jest w liczne



Ładowanie węgla na zewnętrznej stronie południowego molo w Gdyni.

dźwigi. Niektóre z nich, krany mostowe jak w Gdyni, mają wysięg nad wodę do 50 mtr. co daje możność ładowania z okrętu wprost na berlinki.

Ponieważ do spławnej rzeki Mozy ciąży cała niemiecka Nadrenja z jej kopalniami węgla i bogatym przemysłem, na wielkim obszarze wodnym (271 H. A.), port posiada wielką ilość boi i trójpali, przy których długość miejsca dla cumowania okrętów wynosi 15,6 klm. Tu odbywa się przeładowywanie z okrętów morskich na berlinki rzeczne (do 3000 ton pojemności) i odwrotnie przy pomocy licznych dźwigów pływających.

Co do wielkości dźwigi należy rozdzielić na 2 kategorje: mniejsze — dla ładunków drobniejszych i wielkie — dla ładunków masowych. Przeważają krany o napędzie elektrycznym, poczem idzie parowy i hydrauliczny.

W końcu roku 1926 Rotterdam posiadał 226 kranów stałych i pływających o nośności każdy od 1,5 do 20 ton, w tem elektrycznych 177, parowych 34 i hydraulicznych 13.

Ponieważ gros ładunków Rotterdamu stanowią ładunki masowe jak węgiel, rudy, zboże, rodzaj dźwigów wielkich jest reprezentowany bardzo bogato. Wykaz z podaniem ich wydajności w ciągu godziny wyjaśni przyczynę bicia rekordów w szybkości załadowywania okrętów, jakiem zasłynął w ostatnich czasach Rotterdam.

Wydajność na godz. 50—100 ton — 27 szt.
100—300 „ — 112 „
350—500 „ — 9 „
ponad 500—1000 „ — 5 „

Są one przeważnie pływające.

Elewatorów zbożowych jest 34.

Dla ład. w workach po 80 ton godz. — 2 pływ.
„ „ ziarna 150-300 „ „ —27 „
„ „ „ 60 „ „ — 1 stały
„ „ „ 100 „ „ — 4 „

Wszystkie te dźwigi stanowią przeważnie własność prywatną przedsiębiorstw transportowych. W wyścigu konkurencyjnym, który był bodźcem dla doskonalenia technicznego urządzeń przenośnych, czołowe miejsce zajęła firma transportująca węgiel „Steenkolen-Handelsvereeniging“, która rozporządza następującym taborem:

Transportery „Rapida“ i „Coal“ — po 350 ton godz. każdy,
Elewator-transporter „Rhein Elbe“ — po 600 ton/godz. każdy,
Elewator-transporter „Westfalen“ — po 800 ton/godz. każdy,
Elewator-transporter „Holland“ — po 1000 ton/godz. każdy.

Pozatem 5 lądowych po 100—800 ton każdy i 36 pływających po 100—300 ton.

Poza inicjatywą prywatną duża przedsiębiorczość wykazały władze miejskie Rotterdamu. Poczynania ich okazały się płodnemi w rezultaty i dziś do magistratu należy 67 kranów elektrycznych, 14 parowych i 13 hydraulicznych.

Koleje żelazne, gazownie, przedsiębiorstwa okrętowe na własnych wybrzeżach także posiadają liczne urządzenia przenośne.

Dla dopełnienia opisu o uposażeniu portu dodać należy jeszcze słów kilka o środkach naprawy okrętów. Poza licznemi stoczniami i fabrykami silników okrętowych, zatrudniających tysiące pracowników przy budowie wielkich i małych okrętów, Rotterdam posiada 15 doków, w których zawijające do portu statki mogą dokonywać oględzin i reperacji swych kadłubów. 4 z nich o nośności 2000, 4000, 6000 i 15 000 ton należy do miasta. Wiltong Engineering and Slipway Co. posiada 5 o nośności 4200, 8000, 14000, 20 000 i 46 000 ton. Reszta o nośności każdy

od 3000—14 000 ton należy do innych stoczni.

Przykład jaki nam daje port Rotterdam winien być w całej rozciągłości zastosowany przy budowie naszych portów morskich. Poza czynnikami rządowemi inicjatywa prywatna w tym kierunku zdziałała dotychczas bardzo niewiele, a jak widać z przytoczonego opisu ma wielkie i wdzięczne pole do działania. Ku nielicznym portom naszym ciąży wielki i bogaty obszar jakim jest Państwo Polskie. Rozwój ich jest zapewniony, a w związku z rozwojem portów stosunkowo niewielki może nakład kapitału potrafi zrodzić polski Steenkolen-Handelsvereeniging.

Wówczas Gdynia, a później i Tczew będą mogły odegrać stosowną im jako portom morskim wybitną rolę w życiu ekonomicznem państwa.

M. K.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Bałtyk, zatoka Pucka. Obecna pozycja boi RZUCZEWO jest 54 42 22 N. 18 29 12 Est.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Poznań ładuje w Gandawie 1950 ton żelastwa z przeznaczeniem do Gdańska. — Par. Warta przybył 29-go z Göteborga do Gdańska i ładuje ok. 3 700 ton węgla z przeznaczeniem do Bony (Algier). Par. Toruń jest w drodze z ładunkiem 655 fathom drzewa z Gdańska do Gandawy. — Par. Wilno wyładowuje w Gdańsku od 29-go 2 500 ton tomasówki z Gandawy. — Par. Katowice ładuje ok. 2 700 ton węgla do Halmstad (Szwecja). — Par. Kraków ładuje w Gdyni ok. 2 700 ton węgla do Sztokholmu.

Roboty portowe w Gdyni. Linja stawianego obecnie falochronu wciąż się wydłuża: postawiono już ósmy keson. Jeden z dwu kesonów, zasłaniających wewnętrzne nabrzeże przy dźwigach mostowych od wschodnich wiatrów, został już usunięty i odholowany przez holownik „Ursus“ do brzegu w pobliżu wejścia do basenu wewnętrznego. Z tego powodu obecnie podejście i odejście statków od nowego nabrzeża pod dźwigami stało się znacznie dogodniejsze. — Draga „Gauda“ zakończy wkrótce refulowanie „starego“ portu między molami, cała przestrzeń którego jest już zasypana piaskiem.

Z życia portu w Gdyni. Parowiec Pologne, który tym razem przywiózł 142 pasażerów w tej liczbie 30 turystów z Ameryki już się nie udał się do Kłajpedy, lecz stanął na kotwicy: odjazd z emigrantami do Hawru nasąpił 27-go. — Projektowana w początku lipca wycieczka wojaków polskich do Ameryki przybędzie do Gdyni albo na parowcu De-la Salle (10 000 ton) jeśli ilość uczestników nie przekroczy 300 osób, w razie zaś jeśli okaże się ich przeszło 500, to przybęda do Gdyni na parowcu „Suffren“ (22 000 ton), o zanurzeniu 9 metrowem: w ostatnim wypadku konsorcjum budowy portu obiecuje odpowiednio przygotować przystań dla tego statku w basenie. — Obecnie ładuje się w porcie 5 statków, między niemi angielski par. Sheaf Arrow z Newcastlu, — jestto drugi statek angielski, który przybył do Gdyni od początku czynności portu. — Od tygodnia stoi na redzie „Lwów“, gotując się do dalszej podróży.

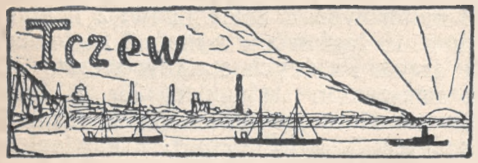
Ruch portowy Gdyni za tydzień. Ruch portowy Gdyni w tygodniu był bardzo intensywny. Zawinęło do portu 12 statków morskich (wszystkie parowce) o łącznej ładowności 10 492 t. r. n.,w tej liczbie 1 polski (Poznań), 6 szwedzkich, 2 duńskie, 1 francuski, 1 angielski, 1 niemiecki. 11 z tych statków było próżnych, par. Pologne przywiózł 142 pasażerów, ½ tony wina, 2 konie. Odpłynęło w tygodniu 9 parowców o łączn. ładowności 8 519 ton r. n., (wszystkie parowce), w tej liczbie 2 polskie (Kraków, Poznań), 3 szwedzkie, 2 duńskie, 1 łotewski, 1 niemiecki. Statki na wyjściu wywiozły 21 234 t. węgla. Wywóz węgla w maju przekroczy zapewne ilość 75 000 ton i o ile utrzyma się na obecnej wysokości to sięgnie w czerwcu 90 000 ton.



Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ruch portowy trzymał się na poziomie poprzedniego tygodnia i w związku z ożywieniem importu można raczej przewidywać dalszego zwiekszania ruchu. Zawinęły do portu w tygodniu 142 statki morskie, w tej liczbie 109 parowców, 3 motorowce, 8 holowników, 2 lichtugi mor., 16 żaglowców z mot., 3 żaglowce, 1 draga. Próżnych statków weszło 71, z mieszanym ładunkiem 23, z żelastwem 11, z pszenicą 6, ze zbożem 8, z żytem 1, z fosfatem 1, z kamieniem 2, z piaskiem 1, z rudą 1, z drzewem 1, z częśc. ład. drzewa 1, ze smołą 1, z żelazem 1, z miesz. ład. i zbożem 1, z pasażerami i towarem 6, z pasażerami 1, z chmielem 1, z mąką kostną 1, ze śledźmi 2, z amunicją 1. Co do narodowości statków na wejściu było polskich 7 (5 holowników, 1 żaglowiec), gdańskich 5, duńskich 21, szwedzkich 38, niemieckich 45, angielskich 9, norweskich 4, łotew. 2, franc. 2, fińskich 3, sowiec. 2, holend., austr. estońsk. i litewskich po 1. — Odpłynęły w tygodniu z portu 144 statki, w tej liczbie 7 polskich. Na wyjściu było 56 statków z węglem, 25 z drzewem, 17 z mieszanym ładunkiem, 4 z cementem, 3 ze spirytusem, 3 ze zbożem, 1 z grochem, 1 z mąką pastewną, 2 z drzewem i towarem, 17 z mieszanym ładunkiem, 1 z miesz. ładunkiem i końmi, 6 z pasażerami i towarem, 1 z pasażerami, 1 na próbną jazdę, 1 z żelazem, 1 z ropą gazową, 21 próżnych.

Ilość przeładowanego na statki węgla spadła poniżej 70 000 ton, co się tłumaczy ładowaniem na mniejsze statki, oraz dniem świątecznym w tygodniu, co obniżyło przeładunek conajmniej o 12 000 ton. Drzewa wywieziono 60 900 metr. sześc. W imporcie przeładowano około 12 000 ton zboża, 5 400 ton rudy, 8 800 ton żelastwa.

Z dalekich stron. Nasz import czasowy pszenicy wywołał nadejście transportu 4 000 ton tego ładunku z Australji. Przywiózł go do Gdańska (z Melbourne) fiński czteromasztowy bark Ponape. Wypadło z specjalną ostrożnością holować go przez wąski kanał portowy pomiędzy trzema rzędami parowców, oczekujących możności ładowania, ażeby nie zawadził o ich maszty swemi rejami. Musiał wpierw stanąć na kotwicy przed wejściem i wyciągnąć wszystkie reje wzdłuż okrętu.



Stacja dla holowników w Ujściu Wisły. Udostąpnienie od kilku dni ujścia Wisły pod Schiewenhorst dla najgłębiej zanurzających się holowników Twa Wisła-Bałtyk w Tczewie przez systematyczne pogłębianie dojazdu pozwala obecnie na urządzenie bazy dla holowników w ujściu, dla zasilania ich w węgiel prowiant i wodę bez zawijania do portu gdańskiego. — Dojazd morski oznaczony jest bojami, przewidziane jest również oświetlenie nocne linji wjazdu do Wisły.

Ruch portu tczewskiego za tydzień. W ostatnim tygodniu wyszło z portu 6 lichtug morskich (4 polskie, 2 niemieckie) o łącznej ładowności 2 158 t. r. n. Wywieziono, łącznie z węglem bunkrowym, 4 260 ton węgla.

Ruch statków Żeglugi Wisła - Bałtyk. Holownik Sambor z lichtugami Edek i Stefek wyładowuje węgiel w Trelleborgu (Szwecja). — Hol. Tyran z lichtugami -Bartek i Bronek wyładowują węgiel w Västeras (Szwecja). — Hol. Górnik z lichtugami Bolek i zafrachtowana Walter wyładowują węgiel w Helsingforsie. — Hol. Orkan z lichtugami Benek i zafr. D. W. 701 są w drodze z węglem z Tczewa do Aarhus. — Lichtugi Alek i Franek są w drodze za zafracht, holownikiem Gladiator z węglem z Tczewa do Helsingborga (Szwecja). — Hol. Rybak z lichtugami Jurek i Wacek w drodze do Gdańska i Tczewa. Lichtugi Antek i Wojtek ładują węgiel w Tczewie do Oxelösund (Szwecja), lichtuga Janek ładuje węgiel w Gdańsku do Odense. Lichtuga Felek w drodze do Göteborga oczekuje holownika w ujściu Wisły. Hol. Krakus na stoczni w Gdańsku.

RYBACTWO MORSKIE.

Połów ryb morskich w kwietniu.

Połowiono w kwietniu 104 077 kg. ryby morskiej za łączną sumę 198 460 złotych. Na poszczególne obwody połów dzieli się jak następuje: obwód pucki 16 054 kg. i 28 589 zł, obwód zachodnio helski 38 847 kg. i 51 300 zł, obwód gdyński 24 570 kg. i 57 037 zł, obwód wschodnio hlski 29 607 kg. i 61 536 zł.

Na poszczególne gatunki ryb połów dzieli się następująco: szprotów połowiono 40 860 kg. za 16 344 zł, płastug (flader i skarpi) 11 112 kg. za 11 588 zł, śledzi 6 105 kg. za 4 914 zł, łososi, mielnic i troci 33 536 kg. za 145 336 zł, węgorzy 1 840 kg. za 44 968 zł, pomuchli 3 895 kg. za 3 505 zł i innych 6 729 kg. za 11 805 złotych.

Co do charakterystyki połowów poszczególnych obwodów, to w obwodzie puckim połowiono bardzo mało łososi (521 kg.), lecz względnie sporo mielnic i troci 3 037 kg. Połów węgorzy zajmował 0.9 całego połowu ich na nabrzeżu. Połów flader był dość znaczny (2250 kg.); szprotów w tym obwodzie jak również w gdyńskim połowiono bardzo mało, natomiast obydwa obwody helskie połowiły przeszło 0.9 całkowitego połowu tej ryby, która w roku bieżącym ominęła nasze wybrzeże. Obwód zachodni wyłowił jej więcej (20 110 kg.) niż wschodni (17 340 kg.).

Flader mało wyłowiono w obwodzie wschodnio-helskim. Połowiono tam tylko większe ilości łososia (10 555 kg) szprota. Dzięki połowom łososia obwód ten wysunął się co do wartości wyłowionej ryby na pierwsze miejsce. Obwód gdyński również poławiał sporo łososia (5 575 kg.), oraz mielnic i troci (5 900 kg.), lecz wyróżna on się szczególnie połowem śledzi — 4 695 szczególnie połowem śledzi — 4 695 kg., co stanowi przeszło 0.8 połowu tej ryby na wybrzeżu w kwietniu. Obwód zachodnio-helski poławiał sporo łososia (5 713 kg.), mielnic i troci (2 235 kg.) i szprota, jak również flader (3 145 kg.).

Ceny za kilogram połowionych ryb były:

łososie	5 00 zł.
mielnice i trocie	3 00 zł.
szczupaki	2.80 zł.
węgorze	2,70 zł.
brzony	2,50 zł.
okonie	1.70 zł.
skarpie	1,40 zł.
karpie	1,30 zł.
fladry	1 00 zł.
płotki	1.00 zł.
pomuchle	0,90 zł.
śledzie	0,90 zł.
szproty	0,40 zł.
knurhany	0,10 zł.

Dowędzarn miejscowych sprzedano około 60 % połowów szprota, 15 % połowów łososia, 30 % połowów węgorzy i 5 % połowów śledzia.

Wywieziono do Gdańska. 25 % połowu szprota, 75 % połowu łososia, około 50 % połowu flader, 70 % skarpi, 60 % śledzi, 80 % mielnic i troci, 15 % węgorzy, 80 % pomuchli, 60 % brzon, 40 % szczupaków, 60 % kwapów i 55% okoni. Resztę sprzedano w świeżym stanie na rynku miejscowym.

Ceny ryby na rynku gdańskim.

Świeża ryba. Podaż ryby na ostatnim targu znaczna. Nadeszło sporo dorszy z naszego wybrzeża, oraz flader z Danji, dość zresztą małych, lecz dobrych dla smarzenia na świeżo. Sporo też było ryby słodkowodnej.

Za świeże dorsze płacono 0,30—0,40 gd., za świeże fladry 0,30—0,50 gd., za szczupaki 1,20, za sandacze 1,20—1,40 gd., za świeżego łososia 1,60 gd., za liny płacono 1,60 gd. do 2-ch gd., za węgorze w zależności od grubości 1,00—2,00 gd. wszystko za funt.

Ryby solone. Dowóz śledzi solonych jest znaczny, nadeszły śledzie, irlandzkie mało znane na tutejszym rynku i przeważnie jest żądany starszy towar, lecz znanych marek angielskich Północnego morza. W ten sposób sprzedano wszystkie zapasy stare yarmouthskich Matties i Matfulls oraz szkockich Matties, przyczem zapotrzebowanie szło przeważnie z kraju, natomiast nabywcy z Rumunji, zasilani również przez Gdańsk, brali chętnie norweskiego śledzia wiosennego, który nie idzie znowuż do Polski. Holenderski świeży matjes tegoroczny jest już podobno z północniejszych połowów i przedniej jakości. Jednak do Gdańska go jeszcze nie sprowadzono.

Ceny angielskich śledzi na rynku gdańskim za beczkę: Yarmouth Matfulls 57—60 szylingów, Yarmouth Matties 55—57 sz., szkockie Mattfuls 56—58 sz. Półbeczki o 1½ szylinga na półbeczce drożej.

Norweskie Vaarheringe tegoroczne 19 szylingów za mniejsze, 21 za większe. Zeszłoroczne Vaarheringe 18—20/6 szylinga. Jesienne śledzie ostatniego połowu 19/3—21/6. szylingów. Fettheringe od 40—45 szylingów. Przy ładunkach wagonowych obniżają się ceny o 1 szyling na tonie. Półbeczki ja kprzy angielskich. Ceny rozumieją się F. O. B. Gdańsk w tranzycie bez cła.

Ryby wędzone. Sardele funt po 1,60 —1,80 gd., fladry 1,20, wędzony jesiotr 5.00 gd. za funt.

Nowiny żeglarskie.

Wszystkie porty zatoki Fińskiej nie wyłączając Leningradu są otwarte dla żeglugi. Na zatoce Botnickiej natomiast otwarcie portów się późni w stosunku do pierwotnych przypuszczeń, gdyż chłody wstrzymały topienie lodów. W Torneo port będzie dostępny około 30 maja, w Kemi i Uleaborgu nie wcześniej niż w początkach czerwca. W Brahestad oczekują otwarcia żeglugi w końcu maja. W Wazie port wewnętrzny jest wolny od lodów, lecz przystanie drzewne tego obwodu są jeszcze zablokowane. Na szwedzkiej stronie w Lulea żegluga została otwarta 20 maja, lecz część przystani tego obwodu będzie dostępna dopiero w początku czerwca.

W obwodzie Gazorów rządowy łamacz lodów napotkał na grube pola lodowe. W obwodzie Skelleftea dopiero co rozpoczęto żeglugę. W Ornsköldswik parowce już ładują drzewo i przybyły już żaglowce, jednak ładowanie kopalniaków zaczyna się dopiero z końcem maja.

Państwowe przedsiębiorstwo połowu ryb w Danji.

Danja posiada około 13 000 rybaków, którzy podobnie jak u nas, prowadzą rybołóstwo indywidualnie, z tą tylko różnicą, że mają przeważnie motorowe statki i uczęszczają na tereny połowu nieco dalej położone od wybrzeży. Nie są jednak w stanie brać udziału w rybołóstwie na morzu Północnem, a szczególnie na dalszych terenach Islandji na morzu Białem itp.

Ponieważ dotąd eksploatowane przez Duńczyków tereny rybołóstwa w wyniku zbyt intensywnych połowów zostały wytrzebione, rybołóstwo morskie w Danji przeżywa ostry kryzys; powstają z tego powodu rozmaite projekty naprawy sytuacji i poratowania rybaków. Między innymi rząd duński powołał komisję złożoną z najpoważniejszych fachowców pod przewodnictwem dyrektora Mortensena, która miała zbadać szczegółowo stan i potrzeby rybactwa morskiego.

Komisja ta przedstawiła ministrowi przemysłu sprawozdanie jeszcze w początku kwietnia, sprawozdania jednak nigdzie dotąd nie ogłoszono. Natomiast cały szereg nadzwyczaj interesujących szczegółów przedostał się do prasy duńskiej a stamtąd niemieckiej i angielskiej. Naogół opinja komisji wypadła optymistycznie co do możności rozwoju rybactwa morskiego w Danji, uzależniła niektóre możliwości w tej dziedzinie od udzielenia szerszych kredytów dla rybaków, oraz zaleciła przedewszystkiem wciągnięcie większych kapitałów, celem założenia przedsiębiorstw rybackich na szerszą skalę. Tylko przez produkcję masową, zdaniem komisji, mogłoby rybołóstwo w Danji wytrzymać konkurencję przedsiębiorstw zagranicznych tego samego rodzaju.

W związku z wnioskami komisji duńskiej, obecnie jest szeroko omawiany w prasie zagranicznej projekt jednego z członków tej komisji generalnego konsula w Hamburgu. Projekt ten polega na utworzeniu wielkiego narodowego przedsiębiorstwa duńskiego, któreby doprowadziło poniekąd do znacjonalizowania rybołóstwa morskiego w Danji. Przedsiębiorstwo to miałoby charakter t-wa akcyjnego z kapitałem 10 miljonów koron duńskich, przyczem skarb państwa wszedłby jako udziałowiec do tego t-wa z wkładem 4 miljonów koron duńskich. Z tego tytułu skarb posiadałby uprzywilejowane stanowisko w radzie nadzorczej. Sfery rządzące bardzo poważnie odnoszą się do tego projektu, obecnie jednak jest trudno przesądzić w jakim terminie zostanie zrealizowany ten projekt; tem bardziej, że ze strony niektórych zamożniejszych rybaków - właścicieli średnich statków rybackich zaznacza się silny sprzeciw. Rybacy ci widzą w wielkiem przedsiębiorstwie rybackiem groźnego przeciwnika i niechętnie odnoszą się do tego rodzaju projektów, mając dziś poniekąd monopol w aprowidowaniu większych centrów miejskich.

Poważna dyskusja na temat organizacji podobnego przedsiębiorstwa i konieczności udziału w niem Skarbu w państwie tak ceniącem inicjatywę prywatną, a szczególnie spółdzielczą — wskazuje, że w dziedzinie organizacji rybactwa — prywatny i społeczny wysiłek bardzo często zawodzi. Musimy mieć to na względzie przy załatwianiu naszych własnych kłopotów w tej dziedzinie.

Międzynarodowa kronika rybacka.

Transport kolejowy ryb z Norwegji.

W piśmie norweskim Aftenposten ukazał się artykuł dyrektora Państwowych Kolei Norweskich o systemie transportu ryb z Norwegji do Europy. W roku ubiegłym 3 500 wagonów kolejowych zostało dostosowane specjalnie do przewozu ryb z Norwegji do Szwecji i Europy, przyczem kilkaset wagonów posiadało specjalne urządzenie chłodnicze umożliwiające przewóz ryb świeżych i mrożonych. Zawdzięczając temu w 1926 r. przewieziono 5 400 000 kg. śledzi oraz innych ryb świeżych, co wykazuje podwyżkę przeszło 100% w tej kategorji przewozów w porównaniu z rokiem poprzednim. Innych ryb a więc solonych, wędzonych i konserw przewieziono w 1926 r. 33 000 000 kg. co też wykazuje poważny wzrost z rokiem poprzednim, w którym przywóz wynosił 23 600 000 kg.

Wagony norweskie idą bezpośrednio do głównych punktów konsumpcji w Europie, w szczególności do przemysłowych centrów Niemiec i są przewożone przez morze w specjalnie przystosowanych okrętach. Jak wielkie znaczenie przywiązuje Norwegja do przystosowania swego transportu kolejowego do potrzeb rybactwa, można sądzić z tego, że Dyrekcja Państwowych Kolei w Norwegji utrzymuje specjalne biuro w Berlinie dla obserwacji nad przebiegiem transportów. W budżecie na rok 1927 przewidziano sumę 20 000 koron na utrzymanie biura w Berlinie; przyczem jest przewidziane, że biuro to będzie miało swego delegata w Lipsku dla bliższego zbadania możliwości zwiększenia transportów w kierunku Ruhry.

NIEMCY.

Centrala handlu rybami w Saśnicach na Rugji. W Saśnicach utworzył się związek hurtownego handlu rybnego i rujańskich rybaków pełnego morza. Związek przyjął formę towarzystwa eksploatacji hal rybnych w Saśnicach. Wkrótce rozpocznie się budowa dużej hali rybnej i chłodni. Przewiduje się również zainteresowanie w przedsiębiorstwie pomerańskich związków dla sprzedaży ryb. Jak dotąd, Saśnice były największym portem rybackim Niemiec na Bałtyku i obecnie usiłują skoncentrować również handel rybami.

ESTONJA.

Tydzień rybacki. W Tallinnie odbył się świeżo tydzień poświęcony rybactwu, podczas którego wygłaszano odczyty i prowadzono agitację za zwiększeniem spożycia krajowej ryby. „Laewandus ja Kalaasjandus" wypuścił z tego powodu swój czerwcowy numer wcześniej, poświęcając go wyłącznie rybactwu i konsumpcji ryby. W numerze podaje się kilkadziesiąt starannie opracowanych przepisów przygotowania potraw z krajowej ryby.

ANGLJA.

Próby dostawy świeżej ryby nowofunlandzkiej. Wypróbowano z ujemnym wynikiem dostawę płastug nowofunlandzkich w opakowaniu lodowem do Fleedwood. Parowiec rybacki Offa przywiózł 500 centnarów płastug z Nowej Funlandji, lecz ponieważ podróż trwała 13 dni, transport przyszedł w nieużytecznym stanie. Statek zaniechał prób przewozu świeżo połowionej ryby ławicy Nowej Funlandji i uda się na wody Islandji.

Poruszanie elektryczne statków towarowo-osobowych i osobowych.

(Dokończenie.)

Waga całkowita urządzeń elektrycznych jest około 300 ton. Cena instalacji elektrycznych równa się dokładnie cenie trybowego połączenia turbin z wałem lecz poruszanie elektryczne pozwala na znaczne oszczędności w fundamentach systemie rur i przyrządów smarowniczych.

Poruszanie elektryczne znakomicie się nadaje do wykorzystania przy wysokiej temperaturze, gdyż zmiany kierunku biegu śruby wykonywane elektrycznie, bez wpływu na turbiny, zaoszczędzają im środków przegrzania i nienormalnych zmian temperatury, które towarzyszą zastosowaniu transmisyj mechanicznych.

Ażeby porównać stopień użyteczności transmisji przy pomocy turbiny z trybami i turbiny elektrycznej nie wystarczy porównywać same tylko przyrządy transmisyjne, gdyż zastosowanie każdego z typów transmisji wymaga zmian konstrukcyjnych w samych turbinach. Użycie systemu trybów wymaga na parowcu osobowym zastosowania turbiny trój-przedziałowej: wówczas szybkość obrotów na więcej niż o połowę mniejsza jest aniżeli przy poruszaniu elektrycznem, zato ilość połączeń jest trzy razy większa. Przeciwnie, przy zastosowaniu transmisji

elektrycznej można zastosować turbinę o daleko większej wydajności.

Ciekawe jest porównanie wydajności instalacji elektrycznej i transmisji przy pomocy trybów w razie obniżenia szybkości. Przy zmniejszaniu mocy użytecznej 17 000 na 7 000 KM straty w transmisji elektrycznej zwiększają się z 6,75% do 7,4% czyli mniej niż 1%, w podobnym wypadku przy trybowej transmisji straty zwiększają się do 2%.

Stąd widać, że transmisja elektryczna jest środkiem prostym i praktycznym dla wyrównania szybkości pomiędzy turbiną (szybkobieżną) a wałem śrubowym (o biegu powolnym) i pozwala zastosować wszelkie możliwe stopnie redukcyj pożądanych. Pozwala ona również zmieniać bieg nawstecz, działając wyłącznie połączeniem elektrycznem bez zmiany kierunku biegu turbiny. W biegu wstecz można przy tem wykorzystać turbinę, aż do całkowitej jej siły.

Rewersję biegu wykonuje się z minimalnym użyciem pary, wykorzystując bezwładność ruchu turbo-generatora. W większości wypadków nie potrzeba nawet korzystać z pary, ażeby wykonać rewersję; parę się stosuje wyłącznie, aby zwiększać szybkość śruby w biegu wstecznym.

Poruszanie elektryczne pozwala usunąć wszelki łoskot i szmer w przeciwieństwie do trybów, które zawsze są hałaśliwemi w większym lub mniejszym stopniu.

Dotychczasowe doświadczenie wskazuje, iż maszynerja elektryczna na statkach takich wymaga znikomych kosztów utrzymania.

Poruszanie elektryczne daje jeszcze szereg innych korzyści, pozwalając na skrócenie systemu rur i wału śrubowego, na zmiejszenie strat na sprzęgłach, zapewniający mniejsze ryzyko grzania się i uderzeń przy zmianie biegu. Poza tem zastosowanie przegrzanej pary i o wysokiem ciśnieniu jest idealnem uzupełnieniem do poruszania elektrycznego, względem którego zapewnia ono następujące korzyści: po pierwsze pozwala na oszczędniejszą eksploatację, po drugie, ponieważ turbina nie bywa puszczana wstecz, niema obawy, że zostanie poddana nagłym zmianom temperatury przy zmianie kierunku biegu.

Sprawozdanie p. Belsey kończy się krótkim komunikatem o motorach elektrycznych wprowadzonym w ruch przy pomocy silników Diesla. Ten sposób poruszania zrobił ogromne postępy od czasu, gdy został po raz pierwszy zastosowany w roku 1920 na statku rybołówczym. Jest on obecnie w użyciu na 45 statkach najrozmaitszych typów, w tej liczbie holowników, statków przewozowych, drag i statków strażniczych.

Najsilniejsza instalacja tego rodzaju ma moc 2 500 KM na wale. Liczni konstruktorzy dążą obecnie do wprowadzenia poruszania spalinowo-elektrycznego na większych statkach i nie będzie niespodzianką, jeśli tego rodzaju pomysły zostaną w niedługim czasie zrealizowane.

Jednak, jak sądzi autor, polem właściwem dla okrętowych silników dieslowo-elektrycznych są statki mniejszego tonażu, w szczególności zaś takie, gdzie duża część energji wytwarzanej na statku zużywa się przez maszyny pomocnicze. Ten system zabezpiecza w takich wypadkach dostarczenie energji z jednego źródła dla aparatów pomocniczych oraz głównych maszyn poruszania. Tak jest naprzykład na statkach cysternowych, których pompy pochłaniają znaczną część energji przy ładowaniu lub wyładowaniu płynnego paliwa.

Wiadomości handlowe.

Sprostowanie.

W druku artykułu „Polskie zwyczaje handlowo-portowe" — dokończenie, str. 133 „Żeglarza Polskiego" nr. 18 przez niedopatrzenie został opuszczony w środkowym łamie, 9-ty wiersz od dołu nagłówek F. A. S. (free along side), co należy uzupełnić przy korzystaniu z powyższego artykułu.

Badania portów rybackich w Wielkiej Brytanji.

W końcu marca rb. przybyła do W. Brytanji specjalna komisja wydelegowana przez rząd pruski dla zbadania urządzeń portowych dla wyładowania ryb i natychmiastowego transportu do portu do poszczególnych ośrodków handlowych. Komisja ta zwiedziła w Szkocji i Anglji następujące porty rybackie: Aberdeen, Hull, Grimsby i Flletwood; w ostatnim porcie szczegółowo były badane urządzenia dotyczące bunkrowania tj. zaopatrywania statków rybackich w węgiel. Przyjazd tej komisji zwrócił uwagę sfer przemysłowych i kwestja ta była przedmiotem interpelacji poselskiej w parlamencie. Widocznie dotychczasowe doświadczenie Anglji i konkurencja z rybakami niemieckiemi zmusza do większej baczności.

Bardziej serdecznie została przyjęta delegacja rządu hiszpańskiego, która w ubiegłym tygodniu odwiedziła Grimsby i Flletwood mając za zadanie bliższe zbadanie ostatnio wprowadzonych w tych portach ulepszonych metod wyładowania ryb z parowców do wagonów, oraz sprzedaż ryb z aukcjom.

RUCH PORTOWY.

Gdynia.

Na wejściu.

18 maja: pol. par. Poznań 1122 t. z Gdańska próżny (Żegl. Polska), niem. par. Glückauf 1084 t. z Wismaru próżny (Reinhold).

19 maja: duń. par. Danhild 816 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. Siwa 831 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska).

21 maja: duń. par. Borghild 432 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Heros 652 t. z Oxelosundu próżny (Pol. Ag. Morska).

23 maja: szw. par. Gustafsberg 775 t. z Królewca próżny (Pol. Ag. Morska),

24 maja: szw. par. Edvard 734 t. z Karlskronw próżny (Pol. Ag. Morska), szw. parow. Cecil 776 t. z Uddevalli próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Karin 246 t. z Helsingöru próżny (Pol. Ag. Morska), ang. par. Sheaf Arrow 1183 t. z Królewca próżny (Pol. Ag. Morska).

25 maja: franc. par. Pologne 1841 t. z Le Havre z 142 pasażerami, 2 końmi i ½ t. wina (Co Gen. Transatlantique).

Na wyjściu.

18 maja: łot. par. Turaida 1476 t. do Rygi z węglem (Reinhold).

19 maja: pol. par. Kraków 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska), szw. par. Liana 984 t. do Helsingborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

21 maja: pol. par. Poznań 1122 t. do Gandawy z węglem (Żegl. Polska), niem. parowiec Glückauf 1084 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

23 maja: duń. par. Danhild 816 t. do Aarhus z węglem (Reinhold).

24 maja: szw. par. Siwa 831 t. do Gefle z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. Borghild 432 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Heros 652 t. do Holmsundu z węglem (Pol. Ag. Morska).

Tczew.

Na wyjściu.

13 maja: pol. licht. Benek 369 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. do Malmö z węglem (Wisła-Bałtyk).

16 maja: polskie licht. Wojtek 377 t. i Antek 370 t. do Odense i Aabenraa z węglem (Wisła-Bałtyk).

17 maja: pol. licht. Wacek 382 t. do Skillinge z węglem (Wisła-Bałtyk).

19 maja: polskie licht. Felek 382 t. i Franek 382 t. do Malmö z węglem (Wisła-Bałtyk).

24 maja: polska licht. Bolek 369 t. i niem. licht. Walter 292 t. do Helsingforsu z węglem (Wisła-Bałtyk).

25 maja: pol. licht. Bronek 373 t. i Bartek 373 t. do Vesteras z węglem (Wisła-Bałtyk).

Gdańsk.

Na wejściu.

20 maja: norw. par. Ringford 665 t. z Trondhjem z żelastwem (Danz. Schiff. K.). niem. par. Arnold Köpke 430 t. z Sztokholmu próżny

(Voigt, b. port. ces.), niem. par. Elsfleth 275 t. z Plymouth z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. żagl. z mot. Zefyr 108 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Ragnar 490 t. z Haderslevn próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), niem. hol. Habicht 7 t. z Rensburga próżny (Ganswindt, kan. port.), polski hol. Orkan z Schievenhost próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), duń. mot. Virginia 364 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par Hermann Söhle 93 t. z Kilonji próżny (Bertram, b. składnica węgla mar.), holend. żagl. z mot. Jantche Grünfeld 192 t. z Rönne próżny (Ganswindt), sow. par. Krasny Profitern 2560 t. z Murmańska z pszenicą (Behnke i Sieg, spichrz Westpr.) niem. par. Ostsee 110 t. z Piławy próżny (Ganswindt, kan. port.), austr. par. Donau 260 t. z Hamburga z pszenicą (Lenczat, b. port ces.), niem. par Weser 290 t. z Kinsall ze śledziami (Reinhold, Gdańsk), niem. par. Alice 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), estoński żagl. z mot. Harjumaa 371 t. z Saxkjöbingu próżny (Befr. Ges., Westerpl.), szw. par. Filkvik 621 t z Rönneby próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Forsvik 698 t. z Karlshamnu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Fyn 94 t. z Kopenhagi z żelastwem (Westerpl.), niem. żagl. z mot. Frieda 47 t. z Greifswaldu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Kressmann 248 t. z Kłajpedy próżny (Prowe, Westerpl.), franc. par. Chateau Yquem 1290 t. z Bordeaux z towarem (Worms, kolej nadwiśl.).

Na wyjściu.

20 maja: norw. par. Hop. 780 t. do Tönsbergu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Biruta 1091 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Helios 924 t. do Sundsvallu z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Minde 61 t. do Norresundby z grochem (Befr. Ges.), ang. par. Tasso 2172 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw par. Matilde 767 t. do Helsingborga z węglem (Polsko-Skand Two Tr.), niem. par. Pomerania 108 t. do Kłajpedy z cementem (Befr Ges.), niem. par. Grete Larssen 294 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Danz. Schiff K.), niem. par. Herbert 183 t. do Hamburga z towarem (Prowe), gdański parow. Weichsel 602 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Pollux 319 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw par. Gustarsborg 775 t. do Gdyni próżny (Polsko-Skan. Two Tr.), franc. par. Lussac 864 t. do Rouen z drzewem (Worms), niem. par. Ambria do Limmericku z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske).

Na wejściu.

21 maja: niem. par. Stettin z jazdy próbnej próżny (Klawitter), duń. par. Wilhelm Kolding 630 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. Themis 383 t. z Göteborga z towarem (Bergenske), szw. par. Normann 353 z Malmö próżny (Bergenske).

Na wyjściu.

21 maja: szw. par. Juno 620 t. do Vallö z węglem (Reinhold), niem. par. Bonus 519 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Svanholm 322 t. do Arendalu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Venta 1156 t. do Rygi z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Vego 45 t. do Koldingu ze żelazem (Thor Hals), niemiecki żagl. z mot. Argonaut 56 t. do Roztoku z drzewem (Ganswindt), duń. żagl. Johanne 73 t. do Herrangu z węglem (Bergenske), niem. par. Joachim Zelck 628 t. do Leningradu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. żagl. z mot. Alma 75 t. do Holbäck ze zbożem (Prowe), niem. żagl. z mot. Erich Harnholz 108 t. do Karlshamnu z węglem (Ganswindt), łot. par. Vulkan 79 t. do Lipawy z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), polski hol. Orkan do Malmö próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par. Aalborg 723 t do Hull z drzewem (Bergenske), norw. par. Einar 376 t. do Douglasu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), ang. par. Majorca 589 t. do Grangemouth z drzewem (Reinhold), holend. par. Perseus 745 t. do Amsterdamu z towarem (Prove), szw. żagl. z mot. Ambers 58 t. do Skillinge z pokarmami dla bydła (Bergenske), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Lisa 59 t. do Aabenraa ze zbożem (Bergenske), gdański par. Stettin próżny na jazdę próbną (Klawitte), gdański par. Paul Beneke próżny.

Na wejściu:

22 maja: gdański par. Edith Bosselmann 291 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niemiecki par. Imperial 562 t. z Hamburga z tow. i zbożem (Behnke i Sieg), niem. hol. Widder z licht. cyst. Nordd. Lloyd V 657 t. z Kalmaru próżne (Nordd. Lloyd), niem. par. Neptun 264 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff) fiński par. Alexa 371 t. z Wyborga z drzewem (Artus), polski hol. Rybak 33 t. z Simrishamnu próżny (Wisła-Bałtyk), szw. żagl. z mot. Ingegerd 80 t. z Fredrikstadu z żelastwem (Bergenske), polski hol. Górnik z Karlshamnu próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Edmund Hugo Stinnes IV 1256 t. z Leningradu z pszenicą (Artus), szw. par. Excelsior 841 t. z Göteborga próżny (Shipco), duń. draga Passepartout z Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), szw. mot. Natalia 129 z Sztokholmu ze zbożem (Thor Hals), niem. par. Yotunheim 2235 t. z Melilli z rudą żelazną (Behnke i Sieg), szw. par. Egon 291 t. z Rygi z towarem (Reinhold), duń. par. Olga 463 t. z Rotterdamu ze zbożem (Reinhold), szw. par. Elsie 826 t. z Sölvesborga próżny (Bergenske), duń. żagl. z mot. Charlotte z Roztoku ze żytem, niem. par. Sven Larssen 292 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Gisela Schröder 522 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Hetströmmen z Królewca próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. Edda 501 t. z Le Havre próżny (Bergenske), szw. par. Sölve 260 t z Królewca próżny (Polsko-Skand. Two Tr), niem par Eenergie 534 t. ze Szczecina próżny Wolff), szw. par. Ture 295 t. z Karlskrony próżny (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Elin z Kopenhagi z chmielem (Bergenske), duń. par. Niels Ebbese 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), polski hol. Sambor z Sönderborga próżny (Wisła-Bałtyk), gdański par. Mottlau 430 t. z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg), szw. par. Hera z Lipawy próżny, niem. żagl. z mot. Hai z Helsingforsu próżny (Bertram), niem. par. Kolberg 383 t. ze Szczecina z towarem (Reinhold), szw. par. Gylsboda 135 t. z Karlshamnu z kamieniami (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Falka z Landskrone ze żelastwem (Ganswindt), duń. par. Tarnholm 839 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

22 maja: szw. żagl. z mot. Marvenol 53 t. z Christiansundu z żelastwem (Westerpl.).

Na wyjściu:

22 maja: niem. par. Ostara 729 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), duń. par. Kjöbenhavn 886 t. do Sztokholmu z węgiem (Danz. Schiff. K.), norw. par. Asplund do Tromsö z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Erna do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem. par Moskau 365 t. do Hoganäs z węglem (Reinhold), duń. par. Nantes 1724 t. do Sfaxu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Diamant II do Sonderborga ze zbożem (Befr. Ges.), niem. żagl. z mot. Emanuel 53 t. do Liljeholmen z drzewem (Ganswindt), szw. par. Ragnar 430 t. do Horsensu z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Dageid 953 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. żagl. z mot. Selma do Aarhus z węglem (Bergenske), niem. par. Ostsee 121 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswind), szw par Frej do Sundsvallu z węglem (Behnke i Sieg), duń draga Passepartout do Gdyni próżna (Stocznia Gdańska) duń. mot. Virginia do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

23 maja: niem. par Kapitän Kross 394 t. z Nyköpingu prózny (Behnke i Sieg), szw. par. Vera 221 t. z Helsingborga próżny (Skand. Levante L.), ang. par. Baltriger 658 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Ascania 404 t. z Helsingborga próżny (Reinhold), szw. par. Libau 173 t. z towarem (Reinhold), gdański par. Hammonia 658 t. z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg), gdański par. F. G. Reinhold 703 t. z Antwerpji z towarem i fosfatem (Reinhold), niem. par. Masuren 300 t. z Lubeki próżny (Reinhold), szw. par. Kamelia 1109 t z Nynäshamnu próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Tyr z Helsingborga próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Marianne 472 t. z Aarhus próżny (Prowe), fiński par. Poseidon 408 t. z Helsingborga z towarem (Bornhold), niem. par. Edmund Halm 426 t. z Rotterdamu z żelazem (Behnke i Sieg), lit. par. Stefanie 387 t. z Lubeki z mąką kostną (Lenczat), polski hol. Tyran z Malmö próżny (Wisła-Bałtyk).

23 maja: niem. par. Rabe 556 t z Rotterdamu z towarem (Nordd, Lloyd, wolna strefa), norw. par Grofter 276 t. z Newcastle ze smołą (Artus, kan. port.), szw. par Robur 661 t. z Vesteras ze zbożem (Polsko-Skand. Two Tr.), łot. par. Viesturs 339 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. z Faxe próżny (Bergenske).

Na wyjściu.

23 maja: szw. żagl. z mot. Tva Broders 60 t. do Oslo z cementem (Bergenske), polski hol. Rybak z licht. Jurek 634 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), niem. par. Lisbeth Zelck 565 t. do Södertelje próżny (Behnke i Sieg), holend. żagl. z mot. Jantja Grünfeld 192 t. do Rönne z węglem (Ganswindt), szw. żagl. Waldemar 133 t. do Burgviku z węglem (Bergenske), polski hol. Sambor 14 t. do Schievenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), ang. par. Baltriger 658 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Elsa Koppen 1448 t. do Jakobstadu próżny (Warta), duń. par. Danefeld 724 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Libau 173 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), duń. par. Magnus 789 t. do Bordeaux z towarem i drzewem (Reinhold), gdański par. Balticum 364 t. do Holbäk z węglem (Behnke z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Danevirke do Hull z drzewem (Shaw, Lovell).

Na wejściu:

24 maja: nag. par. Shun 953 t. z Norresundby z częściowym ładunkiem drzewa Bergenske, Bergford, Althof), niem. par. Willy 344 t. z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg, b. port. ces.), ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, kolej naw.), duń. par. Bodil 448 t. (Shaw, Lovell, Strohdeich), niem. par Fanal 229 t. (b. port ces.), niem. par. Lise 717 t. z Hull próżny (Bergenske, kan. port.), duń. żagl. z mot. Margit 107 t. z Helsingorsu próżny (Ganswindt, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Maagen 97 t. z Kopenhagi z kamieniami (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Pepita 97 t. z Odense z żelastwem (Ganswindt, kolej Holmu).

24 maja: łot. par. Kuldiga 1187 t. z Gandawy próżny (Bergenske), szw. par. Rurik 253 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), sow. par. Leningrad z Leningradu ze zbożem (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), polski par. transp. Wilja 2266 t. z Cherbourga z materjałem wojennym, niem. par. Phöbus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), polski żagl. Arwin z Rewy z piaskiem.

Na wyjściu:

24 maja: fiński par. Alexa 371 t. do Kopenhagi z drzewem (Artus), szw. par. Solve 260 t do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. Hetströmen 208 t. do Malmö z węglem (Polsko-Skand Two Tr.), szw. par. Ella 665 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. Falkvik 621 t. do Malmö z węglem (Wolff), duń. żagl. z mot. Anna 57 t. na Bornholm z węglem (Ganswindt), niem. par. Freya 826 t. do Calais z drzewem (Morry), gdański par. Zoppot 33 t. na Hel na jazdę próbną (Weichsel).

24 maja: niem. par. Venetia 507 t. do Grimsby z drzewem (Bergenske), szw. par. Ragnar 430 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.). ang. par. Arcleside do Tynedocku z drzewem (Danz. Schiff. K.), polski hol. Górnik do Helsingforsu próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par Lituania 3940 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. żagl. z mot Skibladner 46 t. do Naxö z węglem (Bergenske), niem. par. Kressmann 248 t. do Helsingöru z węglem (Prowe), niem. par. Neptun 364 t. do Rygi z towarem (Wolff), szw. par. Karl 892 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Hanna 271 t. do Sölvesborga z węglem (Behnke i Sieg), est. żagl. z mot. Harjumaa 371 t. do Tallinu z węglem (Befr. Ges.), duń. par. Alice 175 t. do Hamburga z drzewem (Prowe), duń. par. Olga 463 t. do Parnawy próżny (Reinhold), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z towarem (Lenczat), lit. par. Stephanie 437 t. do Abo z towarem (Lenczat).

Na wejściu.

25 maja: szw. hol. Holger z licht. Hallsta III 473 t. z Karlskrony próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), norw. par. Henry 336 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, b. port ces.), ang. par. Sheaf Brock 1343 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), szw. mot. Alca 290 t. z Landskrony próżny (Shipco, kan. port.), franc. par. Jeannine 1241 t. z Rendsburga próżny (Morry, b. part. ces.), duń. par. Alex 581 t. z Londynu próżny (Shaw, Lovell, Westerplatte).

25 maja: duń. żagl. z mot. Fulton 80 t. z Aabenraa z żelastwem (Ganswindt, Westepl.), szw. par. Gusten 353 t. Ystadu próżny (Mory, Westerpl.), niem. par. Rita Larssen 295 t. z Aabenraa próżny (Danz. Schiff. K., kan. port.), niem. par. Eduard 519 t. z Stralsundu próżny (Artus, Westepl.), duń. par. Broholm 781 t. z Manchesteru z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. J. C. Jabobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

Na wyjściu.

25 maja: szw. par. Normann 353 t. do Umea z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Lilian do Norrköpingu z drzewem i towarem (Thor Hals), polski hol. Tyran do Vesteras próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), norw. par. Freidig do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. ermann Söhle 390 t. do Kronstadu ze spirytusem (Bertram), niem. par. Edmund Halm 793 t. do Rafsö próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Masuren 219 t. do Dowru z drzewem (Reinhold), niem. par. Arnold Köpke 430 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), duń. par. Svanholm 769 t. do Liverpoolu z towarem (Reinhold), duń. par. Bretland 1234 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold). szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg).

25 maja: niem. par. Rabe 556 t. do Abo z towarem (Nordd. Lloyd), szw. par. Elsie 826 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. Zenita 198 t. do Sölvesborga z węglem (Thor Hals), szw. par. Merkur 800 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par Robert Köppen 1411 t. do Gdyni próżny (Warta), niem. hol. Widder z licht cyst. V. 654 t. do Londynu z olejem (Nordd. Lloyd).

Na wejściu:

26 maja: niem. par. Elin 369 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Anna 714 t. z Varbergu próżny (Mory, Westerplatte), fiński żagl. Ponape 1974 t. z Melbourne z pszenicą (Wolff, kan. port., Anker), duń. par. Marianne z Lipawy próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), szw mot. Fringilla 226 t. z Sztokholmu próżny (Shipco, b. port ces.), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), ang. par. Baltriger 658 t. z Lipawy z pasażerami (Un. Baltic Corp., kan. port.), ang par. Tosto z Kilonji próżny (Wolff), szw. par. Solfrid 270 t. z Rönnebyredd próżny (Artus), niem. par. Alt-Heidelberg 671 t. z Rönne próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Margarete z Lipawy z towarem (Prowe).

26 maja: niem. par. Margarete 171 t. z Lipawy z towarem (Prowe), norw. par. Jernland 757 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte). duń. par. Alladin 1038 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell, basen Holmu), niem. par. Hannah Hölken 287 t. z Kinsale ze śledziami (Reinhold, kan. port.), szw. par. Walkyrien 706 t. z Amsterdamu próżny (Bergenske, Westerpl.), gdański par. Zoppot 33 t. z Helu z pasażerami (Weichsel), niem. hol. Roland z żagl. Alida 176 t. z Piławy próżne (Danz. Schiff. K., Bergenske, kolej nadwiśl.).

Na wyjściu:

26 maja: szw. par. Excelsior 841 t. do Göteborga z węglem (Shipco), niem. hol. Max Tress I. z licht. Max Tress VI 200 t. i Max Tress VII 219 t. do Stege z węglem (Ganswindt), szw. par. Hera 819 t. Helsingborga z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. żagl. z mot. Gladan do Umea z cementem (Ganswindt), szw. par. Inga 714 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), austr. mot. Donau 260 t. do Grenaa z węglem (Lenczat).

26 maja: duń. par. Scotia 924 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.).

Na wejściu.

27 maja: duń. par. Jägersborg 727 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., kan. port.), niem. mot. Peter 306 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), duń. par. Fulton 449 t. z Kopenhagi próżny (Lenczat, kan. port.), szw. par. Maerta 202 t. z Köpingu z rudą (Schenker, wolna strefa), niem. par. Sachsen 88 t. z Stralsundu próżny (Stocznia Gdańska), polski hol. Orkan z Malmö próżny (Wisła-Bałtyk, b. składn. węgla mar.), niem. par. Käthe 634 t. z Randersu próżny (kan. port.), niem. parow. Grimgerde 406 t. ze Swinoujścia próżny (Voigt, Alldag), duń. żagl. z mot. Energie 67 t. z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske), duń. par. Lilleborg 861 t. z Sönderborga próżny (Danz. Schiff. K.), niem. parow. cyst. Borkum 86 t. z Antwerpji ze smołą (Scharenberg), gdański żagl. z mot. Apollo 291 t. z Helsingforsu próżny (Ganswindt), gdański par. Zoppot 33 t. z Helu z pasażerami (Weichsel), duń. par. Kaiserinde Dagmar 988 t. z Dublinu z żelastwem (Hartwig).

Na wyjściu.

27 maja: niem. hol. Roland 38 t. do Piławy próżny (Pohlmann), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. do Gdyni próżne (Behnke i Sieg), gdański par. Zoppot 33 t. na Hel z pasażerami (Weichsel), niem. par. Eduard 574 t. do Fredericji z węglem, niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw. par. Camelia 1109 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.). ang. par. Kowno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), niem. par. Kolberg 383 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), fiński par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. par. Marianne 472 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltonia 449 t. do Londynu z pasaż. i tow. (Un. Baltic Corp.), est. żagl. z mot. Mentor do Ystadu z węglem (Bergenske), niem. par. Glückauf 1084 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), polski par. Toruń 1122 t. do Gandawy z kopalniakiem (Warta), niem. par. Ilse do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), gdański par. Mottlau 430 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Edda 501 t. do Sandö z węglem (Bergenske).

Na wejściu.

28 maja: niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Królewca próżny (Prowe, Westerpl.), niemiecki żagl. Anna 66 t. z Helsingborga z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. mot. Dynaes III 307 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals, wolna strefa), niem. par. Cereal 310 t. z Hamburga z pszenicą (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. mot. Odin 1104 t. z Kopenhagi ze samochodami (Hartwig, wolna strefa), ang. par. Wynding 666 t. z Gefle z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Rival 353 t. z Hamburga z towarem i zbożem (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. par. Rigmor 524 t. z Fernviku próżny (Bergenske, kan. port.).

Na wyjściu:

28 maja: gdański par. Zoppot na Hel (Weichsel), niem. żagl. z mot. Frieda 55 t. do Koldingu z solą (Ganswindt), franc. parowiec Jeannine do St. Malo z węglem (Morry).

Sport żaglowy.

O kolejności puszczania yachtów rozmaitej wielkości na regatach.

Dotąd przeważnie zwyczajem jest, gdy odbywają się regaty yachtów żaglowych rozmaitej wielkości, a więc połączone w grupy odrębne, wypuszczać poszczególne serje w krótkich odstępach czasu po sobie, gdyż wprzeciwnym razie regaty trwałyby za długo.

Było również powszechnym zwyczajem puszczać serje mniejszych yachtów i jolek przed dużemi, które mają większą szybkość. Francuski Związek Żeglarski do roku 1925-go pozostawiał poszczególnym towarzystwom wolną rękę co do wypuszczania małych, lub dużych seryj naprzód. Następnie jednak na wniosek znanego konstruktora aeroplanów i yachtów p. Bregueta postanowiono obowiązkowo wypuszczać duże yachty naprzód, ażeby małe nie przeszkadzały im w drodze.

Obecnie rozlegają się na łamach Le Yacht'u głosy za przywróceniem dawnego stanu, przy którym wypuszczano yachty duże lub małe naprzód, w zależności od miejscowych warunków. Powód: na licznych regatach, gdzie żeglowano jak zwykle z powrotem do punktu wyjścia, a szczególnie tam, gdzie powtarzano zamknięte koło (trójkąt lub inną figurę) okazywało się, że powrót dużych yachtów krępował żeglugę małych.

U nas w warunkach sportu jeszcze mało rozwiniętego należałoby zapewne się trzymać starego prawidła wypuszczania małych objektów naprzód, co przy względnie niewielkiej ilości uczestników nie grozi trudnościami, a jednocześnie skróci każde regaty, ożywi obraz przestrzeni wypełnionej żaglami i skróci czas trwania regat, co jest również bardzo pożądane.

Regaty Tczew – Gdynia.

5-go czerwca odbyć się mają regaty na dystansie Tczew—Gdynia. Są to pierwsze z rzędu regat na tym szlaku, z których drugie odbyć się mają około 1 lipca, trzecie zaś około 1 sierpnia. Na regaty zgłoszone zostały jole żaglowe z Warszawy i z Poznania, yachty i jole żaglowo-motorowe z Gdyni, Gdańska i z Tczewa. Odjazd jolek przewidywany jest o godzinie 8-ej rano, yachtów o 9-ej i motorówek o 10-ej. Pierwsze te próby regat pomiędzy Tczewem, portem wiślano-morskim, a portem morskim w Gdyni wzbudzają zrozumiałe zainteresowanie. — Powodzenie regat w dużej mierze zależeć będzie od pogody, gdyż uczestnicy przybywają z dalszych stron. Są to pierwsze regaty typu podróżniczego u nas. Odległość wodna do przebycia wynosić będzie przeszło 50 mil.



Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 26 kwietnia —9 maja zawinęło do portu Lipawy 38 statków o łącznej ładowności 12 502 ton. Statki te przywiozły łącznie 2 937 ton mieszanego ładunku, 3 000 ton polskiego węgla, 1 331 ton żelaza, 250 t. soli, 225 t. cementu, drzewa korkowego, soli, drzewa w tranzycie. 10 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 45 statków o łącznej ładowności 15 206 ton r. netto. Statki te wywiozły łącznie 2 338 ton mieszanego ładunku, 270 stand. drzewa, 873 sażnie kopalniaków, 1 750 t. soli, 355 t. cegły, 170 t. zboża, 14 t. linoleum, 35 bloków kamiennych. 15 statków wyszło próżnych i pod balastem.

BELGJA.

Napływ ładunków zboża. Lloyd Anversois donosi o prawdziwej „lawinie" ładunków zboża w Antwerpji. W porcie znajduje się jednocześnie 21 statków, wyładowujących przeszło 125 tysięcy ton zboża jednocześnie. Wszystkie elewatory pływające są zajęte. Od czasu zawieszenia broni jest to pierwszy wielki rekord przy ładowaniu zboża.

Port morski w Brukseli. Roczne sprawozdanie Tow. Akc. Urządzeń Morskich w Brukseli zaznacza, iż obecnie Bruksela jest obsługiwana przez 21 linji okrętowych, w tej liczbie linje do Amsterdamu i Rotterdamu, linje do Antwerpji i Gandawy, oraz linje Bruksela—Londyn.

DANJA.

Stworzenie Rady Żeglugowej. Z inicjatywy związku duńskiego armatorów statków parowych i w porozumieniu z ministerstwem przemysłu, handlu i żeglugi, powyższy związek wspólnie ze związkiem statków żaglowych i innemi pokrewnemi organizacjami utworzył wspólną radę pad nazwą „Rada Żeglugowa" z siedzibą w Kopenhadze. Rada ta działa od początku roku bieżącego i mając charakter centralnego organu żeglugowego Danji broni przedewszystkiem interesów żeglugi duńskiej, między innemi też w wypadkach kiedy państwo rozpatruje sprawy dotyczące tych interesów. W pewnych wypadkach Rada będzie reprezentować żeglugę duńską na zewnątrz. Na przewodniczącego rady obrano p. A. O. Andersena, dyrektora towarzystwa Det Forenede Dampskibs-Selskab i prezesa związku duńskiego armatorów statków parowych.

SZWECJA.

Organizacja wyładowania w Göteborgu. Rozładowanie okrętów wykonuje szereg firm połączonych w związku zwanym Göteborgs - Hamnarbetskontor. Taryfy cen określa to biuro. Zawiera ono również kontrakty układania, ustanawia płace robotnikom portowym według obowiązujących taryf. Komitet naczelny tej instytucji liczy 8 członków w tem 4-ch armatorów, 2-ch maklerów okrętowych i 2-ch przedsiębiorców układania towarów. Zwyczajem ogólnym jest ustanowienie kranów brzegowych do rozładowania statków, lecz może on również użyć własnych urządzeń (tramów i wind). W tym jednak wypadku koszta są wyższe gdyż wydajność wyładowania jest mniejsza. Układacze stawiają towary z okrętu na nabrzeże, a armatorowie pokrywają koszt tej czynności. Odbiorcy natomiast pokrywają koszta transportu wyładowanego towaru z nabrzeża do składu. Armator płaci należność za użycie kranów, lecz połowę tych opłat zwracają mu odbiorcy.

WŁOCHY.

Budowa statków motorowych we Włoszech. Towarzystwo żeglugi San Marco w Wenecji zamówiło 5 statków motorowych na stoczni Stabilimento Technico Triestino. Statki te są przeznaczone dla linji Wenecja—Fiume—Smyrna. Motory pochodzą od towarzystwa Fiat w Turynie, siła motorów będzie 1 600 KM. 2 ze statków będą jednośrubowe, 3 zaś dwuśrubowe. Liczba obrotów 150 na minutę we wszystkich motorach. Szybkość będzie wynosić 14 węzłów.

Spuszczone zostały na wodę w Baia statki towarowo-pasażerskie Orazio i Virgilio, zbudowane dla Navigazione Generale Italiana. Statki są zupełnie jednakowe i mają długość 154 m., szerokość 18,8 metrów, wyporność 16 700 ton, ładowność 11 500 ton r. n., szybkość wynosić będzie 15 węzłów.

Siłownię okrętów stanowią dwa motory Diesla typu Burmeister i Wain 4-o taktowy, rozwijając 15 000 KM. Prądnice poruszane przez motory tegoż typu rozwijają razem 780 KM służąc celom oświetlenia.

Statki podzielone są na 11 przedziałów wodoszczelnych i mają dno komórkowe. Przy liczbie pełnej załogi i pasażerów nie przewyższającej 900 osób środki środki ratunkowe składają się z 18 szalup zaopatrzonych w aparaty iskrowe i mogących przyjąć 1 140 osób.

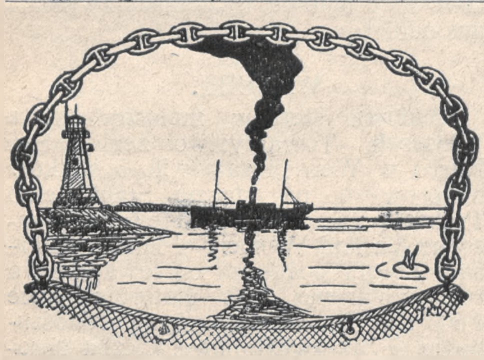
Uruchamiając te statki towarzystwo zamierza stworzyć linję luksusową przez kanał Panamski ku zachodniemu wybrzeżu południowej Amryki.

Najciekawszą jednak budową są 45 000-tonowe motorowce Rex i Dux, których motory są poczęści tajemnicą. Tribuna rzymska twierdzi, że dzięki nowemu systemowi szybkość tych motorowców będzie sięgała 40 mil na godzinę, wobec czego statki te mają stanowić nowy rekord przewozów transatlantyckich. Mamy tu niewątpliwie do czynienia z przesadą; tyle tylko można powiedzieć, że istnieje we Włoszech dążenie pobicia dotychczasowych rekordów komunikacji transatlantyckiej przy pomocy udoskonalenia silnika spalinowego.

STANY ZJEDNOCZONE.

Słaby rozwój marynarki handlowej. Tam, gdzie żegluga amerykańska narażona jest na swobodna konkurencje innych marynarek, ustepuje ona miejsca obcym mimo, że przewoziła już mniejszą część towarów w ruchu zagranicznym. W roku 1926 udział jej w wymianie morskiej wynosił tylko 29 % całkowitego ruchu, pozostawiając 71% statkom obcym. W roku 1925 udział amerykański w przewozach morskich jeszcze wynosił 33 %. Zato marynarka handlowa Stanów korzysta z monopolu z żeglugi przybrzeżnej — między portami amerykańskiemi.

Ten stan jest częściowo skutkiem polityki Shipping Bardu, która osłabiła prywatna inicjatywę. Również budownictwo statków jest zbyt mało rozwinięte i technika jego nie stoi zbyt wysoko.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

18 maja:
łot. par. Turaida 1 476 do Rygi.
19 maja:
pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu,
szw. par. Liana 984 do Helsingborga.
21 maja:
pol. par. **Poznań** 1 122 do Gandawy,
niem. par. Glückauf 1 084 do Kopenhagi.
23 maja:
duń. par. Danhild 816 do Aarhus.
24 maja:
szw. par. Siwa 831 do Gefle,
duń. par. Borghild 432 do Kopenhagi,
szw. par. Heros 652 do Holmsundu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 21 234 tony węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

13 maja:
D.pol. licht. Benek 369 i niem. licht. D. W. 701 382 do Malmö.
16 maja:
pol. licht. Wojtek 377 do Odensee,
pol. licht. Antek 370 do Aabenraa.
17 maja:
pol. licht. Wacek 382 do Skilling.
19 maja:
pol. licht. Franek 382 i
pol. licht. Felek 382 do Malmö.
pol. licht. Bolek 369 i
niem. licht. Walter 292 do Helsingforsu.
25 maja:
pol. licht Bronek 373 i
pol. licha. Bartek 373 do Vesteras.

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 960 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

20 maja:
szw. par. Gusten 353 do Ystadu,
szw. żagl. Maria 37 do Skillinge,
norw. par. Hop 780 do Tönsbergu,
łot. par. Biruta 1 091 do Rygi,
szw. par. Helios 924 do Sundsvallu,
szw. par. Matilde 767 do Helsingborga.
21 maja:
szw. par. Juno 620 do Vallö,
norw. par. Swanholm 322 do Arendalu,
łot .par. Vulcan 79 do Lipawy,
łot. par. Venta 1 156 do Rygi,
duń. żagl. Johanne 73 do Hernang.
szw. żgl. z mot. Wandia 88 do Skillinge,
niem. żagl. z mot. Erich Harnholz 108 do Karlshamnu,
fr. par. Kolmar 1 244 do Cherbourga,
duń. par. Viktoria 1 160 do Kopenhagi,
szw. mot. Cimbria 320 do Fredericji.
22 maja:
duń. par. Kjöbenhavn 886 do Sztokholmu,
norw. par. Asplund 899 do Tromsö,
niem. par. Moskau 365 do Hoganäs,
szw. par. Ragnar 434 do Horsensu,
norw. par. Dageid 935 do Sztokhlmu,
szw. żagl. z mot. Selma 66 do Aarhus.
szw. par. Frej 1 214 do Sundsvallu,
duń. mot. Virginia 364 do Kopenhagi.
23 maja:
pol. licht. **Jurek** 634 do Kopenhagi,
hol. żagl. z mot. Jan. Grünefeld 192 do Rönne,
szw. żagl. Waldemar 133 do Burgviku.
gd. par. Balticum 364 do Holbäk.
24 maja:
szw. par. Sölve 259 do Sztokholmu,
szw. par. Htströmen 208 do Malmö,
szw. par. illa 916 do Sztokholmu,
szw. par. Falkvik 621 do Malmö,
duń. żagl. z mot. Anna 60 na Bornholm,
szw. par. Ragnar 430 do Göteborga,
duń. ż. z mot. Skibladner 46 do Nexö,
niem. p. Kressmann 248 do Helsingöru,
szw. par. Karl 892 do Norrköpingu,
szw. par. Hana 271 do Sölvesborga,
est. żagl. z mot. Harjumaa 371 do Tallinnu.
25 maja:
szw. par. Elsie 826 do Göteborga,
szw. par. Zenita 189 do Sölvesborga,
szw. par. Zenita 189 do Sölvesborga,
szw. par. Merkur 800 do Sztokholmu,
szw. par. Normann 353 do Umea,
szw. par. Ellen 948 do Göteborga,
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi.
26 maja.
szw. par. Excelsior 841 do Göteborga,
niem. licht. Max Tress VI 201 i
niem. licht. Max Tress VII 219 do Stege,
szw. par. Hera 819 do Helsingborga,
szw. par. Luga 715 do Karlskrony,
austr. żagl. z mot. Donau 260 do Grenaa,
duń. żagl. z mot. Jens 121 do Faxö,
duń. żagl. z mot. Mathilde 83 do Hudiksallu,
duń. par. Wilhelm Kolding 928 do Koldingu,
szw. par. Tyr 433 do Trelleborga.

Statki powyższe wywiozły łącznie 66 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

20 maja:
niem. par. Gerte Larssen 294 do West-Hartlepoolu,
fr. par. Lussac 864 do Rouen,
niem. par. Ambria 756 do Limmericku.
21 maja:
niem. żagl. z mot. Argonaut 56 do Rostoku,
norw. por. Sundal 1 089 do Londynu,
duń. par. Aalborg 723 do Hull,
niem. par. Grda Ferdinand 908 do Liverpoolu,
norw. par. Eina 376 do Douglasu,
duń. par. Skodsborg 850 do Hullu,
ang. par. Majorca 589 do Grangemouth,
niem. par. Ilmenau 640 do Amsterdamu,
duń. par. Essie Maersk 1 152 od Kardyfu.
22 maja:
duń. par. Nantes 1 723 do Sfaxu,
niem. żagl. z mot. Emanuel 63 do Lyderholmen.
23 maja:
szw. ż. z mot. Borghild 59 do Odense,
duń. par. Danefeld 724 do Westhartlepoolu,
duń. par. Magnus 789 do Berdeaux,
duń. par. Danevirke 645 do Hull.
niem. par. Freya 826 do Calais,
niem. par. Venetia 507 do Grimsby,
ang. par. Archeside do Tynedocku,
niem. par. Alice 175 do Hamborga.
25 maja:
szw. żagl. Lilian 70 do Norrköpingu,
norw. par. Freding 787 do Londynu.
niem. par. Masuren 299 do Dowru,
niem. par. Arnold Köpke 431 do Rotterdamu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 63 000 m³ drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

20 maja:
norw. par. Rngford 665 z Trondhjm,
niem. par. Elsfleth 275 z Plymouth,
szw. żagl. z mot. Zefir 108 z Kopenhagi,
niem. par. Else Zelck 731 z Morcambe.
21 maja:
duń. żagl. z mot. Fyn 94 z Kopenhagi.
22 maja:
szw. żagl. z mot. Ingegerd 80 do Fredrikstadu,
szw. żagl. z mot. Marvenol 53 z Christiansundu,
niem. par. Gisela Schröder 522 z Londynu,
niem. ż. z mot. Falke 53 z Landskrony.
23 maja:
niem. p. Edm. Halm 723 z Rotterdamu.
24 maja:
szw. żagl. z mot. Pepita 97 z Odense.
25 maja:
duń. żagl. z mot. Fulton 80 z Aabenraa.

Statki powyższe przywiozły łącznie 8 000 ton żelaza i żelastwa.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

niem. licht. cyst. Nordd. Lloyd V 654 od Londynu.

Statek powyższy wywiózł 1 200 ton ropy.

Wwóz rudy przez port gdański.

22 maja:
niem. par. Jounheim 2 235 z Melilli.

Statek powyższy przywiózł 4 500 rudy.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie maja:

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 172 195, parafina 120, cement 530, oleje 2 348, soda 35, sól glauberska 10, rury żelazne 168.

Prod. roślinne: jęczmień 440, ow. strączkowe 296, cukier sur. 4 126, rafinada 110, drzewo 60 890, koniczyna 3, smoła 276, melasa 33.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyt 2 890, tomasówka 1 250, siarka 20, saletra chilijska 303, ruda żelazna 15 440, żeliwo 82, żelazo 12, żelazo i stal (stare) 4 410.

Prod. roślinne: pszenica 14 840, żyto 4 380, kukurydza 140, owies 770, ryż 552, żywica i kalafonja 95, oleje 604, garbnik kwebracho 236, bawełna 65.

Prod. zwierzęce: smalec 49, śledzie sol. 4, tłuszcze 182, skóry sol. 232, wełna sur. 65, wełna 30.

W ostatniej chwili.

Nowy statek towarowy „Żeglugi Polskiej". Rząd zakupił w Holandii statek towarowy o nośności 1 000 ton. Statek ten znajduje się dotychczas na stoczni. Cena jego wynosi 12 500 funtów szterlingów. Zostanie on oddany do eksploatacji przedsiębiorstwu państwowemu „Żegluga Polska" w Gdyni i przeznaczony zostanie specjalnie do przewozu masowego cenniejszych ładunków, jak zboże i cukier. Kursować on będzie po morzu Bałtyckiem i Północnem.



Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
8. 5.	z Le Havre	do Le Havre	10. 6.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
22. 5.	„ „	„ „	24. 6.	„	
6. 7.	„ „	„ „	8. 7.	De la Salle	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
5. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	14. 6.	Estonia	Baltic America Line
26. 6.	„ „	„ „	2. 7.	Lituania	„
3. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	3. 6.	Baltara	Un. Baltic Corp.
6. 6.	„ Londynu	„ „	8. 6.	Edmee	„
29. 5.	„ Londynu	„ „	3. 6.	Orlando	Ellerman i Wilson
31. 5.	„ Hull	„ Hull	3. 6.	Kolpino	„
9. 6.	„ Londynu	„ Londynu	10. 6.	Orlando	„
7. 6.	„ Hull	„ Hull	10. 6.	Kovno	„

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 78,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . 12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 .. . . . 4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . 11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.